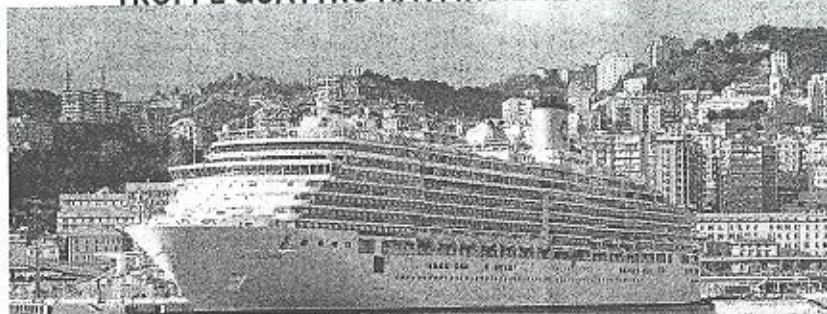


TROPPE QUATTRO NAVI INSIEME A SAVONA



Costa a Genova ritorno silenzioso

La "Deliziosa" fa capolino in porto nel 2013 trattative per nuovi attracchi

IL RETROSCENA

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Ieri mattina chi passava dalle parti della Stazione Marittima di Genova poteva vedere la "Costa Deliziosa" ferma in porto. Sotto la Lanterna, i comignoli gialli della compagnia genovese si vedono raramente, perché come tutti sanno Costa ha il suo home-port a Savona.

Tuttavia, secondo indiscrezioni che arrivano dal Seatrade Med, la grande fiera delle crociere che si è chiusa a Marsiglia domenica scorsa, la compagnia guidata da Michael

Thanun potrebbe nel 2013 portare qualche nave in più nel porto del capoluogo ligure, con una certa regolarità. La discussione sarebbe in corso, proprio in questi giorni.

**MOTIVI
DI SPAZIO**
Già nel 2010 erano in progetto scali sotto la Lanterna

Da Costa si limitano a confermare che in effetti qualche toccata su Genova è sempre possibile, «del resto è successo anche in passato. Per quanto riguarda la "Deliziosa" - aggiungono dalla compagnia - la nave è oggi (ieri per chi legge, ndr) in porto è solo per questioni operative. Un caso fortuito, appunto: a Savona vanno avanti i lavori per la realizzazione del terminal "satellite", ieri era previsto l'acostò di quattro navi contemporaneamente, situazione che insieme ai lavori in corso avrebbe comportato problemi di manovrabilità all'interno dello scalo. Di qui l'opzione Genova. «È molto raro che a Savona ci siano quattro navi contemporaneamente - spiegano ancora dalla compagnia - Di solito succede nei cambi di stagione, quando alcune unità, prima di essere spostate ai Caraibi o in Brasile, oppure viceversa».

Non è comunque nata ieri l'idea di utilizzare Genova come piano-B in quei casi in cui il home port a Savona

è congestionato. Secondo fonti del settore, già nel 2010 c'erano trattative in questo senso. Poi gli incidenti di inizio 2011 - il disastro della "Concordia" e l'incendio sulla "Allegra" - hanno ridotto la flotta Costa di due unità, costringendo la compagnia a rivedere lo scacchiere globale degli itinerari in giro per il mondo.

Ora, i lavori al secondo terminal a Savona dureranno fino all'autunno del 2013: in mezzo c'è quindi tutta la stagione estiva, ed è possibile quindi che più di una volta si ripeta la situazione di ieri. Da ottobre 2014 poi la flotta tornerà a crescere: per quella data è prevista la consegna della mediana nave da 132 mila tonnellate, in co-

struzione alla Fincantieri di Marghera.

Si dirà: rispetto al 2010, all'appello manca comunque una nave. Vero, ma già a fine 2010 a Piccapietra facevano i conti senza "Allegra", nave che doveva essere venduta alla compagnia coreana Harmony - gli asiatici si sono però smarcati dopo l'avaria

di marzo, e la nave oggi è in demolizione in Turchia. Inoltre, "Concordia" (113 mila tonnellate) era più piccola della nave in arrivo nel 2015: i conti chiudono in pareggio, senza dimenticare che il contratto siglato da Costa con Fincantieri prevede un'ulteriore opzione, che sinora i genovesi non hanno esercitato.

Da Stazioni Marittime (che nel suo azionariato ha Costa al 17%) non fanno commenti, limitandosi a festeggiare la presenza di ieri della Costa in città. I maligni dicono che non essendoci più Pier Luigi Foschi alla guida della compagnia - cioè l'inventore del terminal di Savona - probabilmente a Piccapietra si considera il ritorno a Genova con una certa maggiore flessibilità, ma non va dimenticato che già nel 2008 Costa - piena epoca-Foschi - aveva espresso il suo interesse per un possibile ampliamento delle aree destinate alle crociere nella zona di Ponte Parodi, il cui risanamento

**GLI INTERESSI
RIMASTI**
Stazioni
Marittime
è comunque
partecipata
al 17%

tuttavia è ancora fermo al palo.

Intanto, secondo i dati dell'agenzia Cemar - anche questi illustrati nel corso del SeaTrade Med di Marsiglia - nel 2013 Genova dovrebbe guadagnare due posizioni nella classifica generale dei porti, superando i 1,1 milioni di passeggeri movimentati, piazzandosi così al numero tre dopo Civitavecchia e Venezia e prima di Napoli, Savona e Livorno. A livello di Mediterraneo - sempre secondo dati Cemar - il settore crocieristico dovrebbe tornare a rafforzarsi, con un aumento del +7% rispetto al 2012. A questo dato non corrisponde però una performance altrettanto positiva del mercato italiano, che rappresenta circa il 30% di tutto il traffico crocieristico nel Mediterraneo ma che si attesta su una sostanziale stabilità: nel 2013 si prevedono infatti 10,9 milioni di passeggeri nei porti italiani (+1,42% rispetto al risultato del 2012, pari a 10,8 milioni).

quarati@ilsecoloxix.it

"EURO-CARGO BARI" Nave bloccata in Tunisia interviene il governo

SCUOTE i palazzi la vicenda di "Eurocargo Bari", nave Grimaldi bloccata in rada nel porto tunisino della Goletta a seguito del boicottaggio da parte dei marittimi Cotunav - si sospetta su pressione della stessa compagnia statale, irritata dalla presenza di un operatore concorrente nel "suo" scalo. Fonti della Farnesina sostengono che il ministro degli Esteri Giulio Terzi è tenuto informato sugli sviluppi della vicenda. «L'ambasciatore Pietro Benassi si è attivato a tutela del gruppo Grimaldi ed è in corso un'azione diplomatica nei confronti delle autorità tunisine» dicono fonti romane.

Tuttavia, in ambienti marittimi c'è la sensazione che il governo stia prendendo tempo. La Cotunav è stata al 100%: questo significa che il governo tunisino sta boicottando una compagnia di navigazione italiana. «In qualunque altro Paese, la soluzione sarebbe stata una: chiudere i porti alla Cotunav» si lamenta un operatore. Tra l'altro non è neppure la prima volta, come sottolineano da Confitarma. Quest'estate Grimaldi aveva sospeso il servizio in Tunisia sempre per gli stessi motivi. «Una violazione delle più elementari regole internazionali - commenta il presidente degli armatori, Paolo d'Amico - Avevo già segnalato a ottobre il comportamento inaccettabile delle autorità tunisine e avevamo ottenuto assicurazioni dal sottosegretario Improta di un interessamento per garantire all'armatore la possibilità di operare in quel Paese». «Alcune nostre imprese - dice per gli autotrasportatori il presidente di Cna-Fita, Cinzia Franchini, che ha scritto una lettera a Terzi e al ministro dello Sviluppo economico, Corrado Passera - si sono trovate coinvolte nella tipica ritorsione commerciale. Preoccupante, a poco più di un mese dal debutto degli accordi EuroMed».

A. QUARATI

COME FINÌ LA STORIA D'AMORE CON LA CITTÀ

L'ADDIO ALL'INIZIO
DEGLI ANNI DUEMILA

LO STRAPPO tra la Superba e Costa è del '95, quando l'Authority negò alla compagnia, allora guidata da Nicola Costa, un terminal dedicato sotto la Lanterna. Costa trovò un accordo con Savona l'anno dopo, il Palacrociera sotto il Priamar opera dal 2003

LA LANTERNA DIVENTA
BASE DEI CONCORRENTI

GIÀ NEL 2004 Genova viene sorpassata da Savona per numero di passeggeri movimentati. La Lanterna si rifà col tempo, diventando il porto "degli altri": la Msc di Gian Luigi Aponte, il gruppo Royal Caribbean e altre compagnie minori

